

TRANSQUADRA-MARTINIQUE 2017-2018

LE RUSH vers Madère

Du jamais vu : à l'arrivée de la première étape de la Transquadra, deux coureurs en solitaire étaient devant tous les bateaux menés en double ! Autre surprise : le grand vainqueur en solo, en temps compensé et aussi en temps réel devant tous les autres, menait un bateau franchement atypique, pas du tout dans le moule...

Retrouvez la vidéo de l'arrivée à Madère sur www.voilesetvoiliers.com

Une armada de Sun Fast 3200 et 3600 (une trentaine de bateaux au total !), des hordes sauvages de JPK 10.10 et 10.80 (plus d'une vingtaine), sans oublier une belle flopée de Pogo 30 (neuf inscrits), ou encore trois Ofcet 32 (le nouveau plan Lombard). Et aussi quelques A31 et A35 du regrettable chantier Archambault. A Lorient et Barcelone, les deux ports de départ de la Transquadra-Martinique, les modèles conçus pour la régates et la course au large, voire dessinés plus spécifiquement pour la Transquadra, constituaient bien la majorité de la flotte. A l'arrivée de la première étape, à Madère, deux Sun Fast 3200 et un JPK 10.10 se sont certes glissés sur les trois marches du podium en temps compensé, pour les doubles de la flotte méditerranéenne (qui partait de Barcelone). Mais du côté des lorientais,

un épouvantail que tout le monde surveillait du coin de l'œil a permis à son skipper de réaliser un coup de maître. C'est une fusée rose en contreplaqué : un Bepox 990, étroit, léger, dessiné en 2001 par un certain David Réard (voir encadré), et mené par Alexandre Ozon, lequel est par ailleurs titulaire d'un abonnement à la victoire dans la Course des îles, épreuve côtière en solitaire, disputée chaque année en juin entre Quiberon et Noirmoutier.

VICTOIRE INATTENDUE

Un bateau pas du tout, mais pas du tout conçu pour la Transquadra. Forcément, ce Bepox a de bonnes aptitudes au planing, en particulier au portant. Au reaching toutefois, comme au près, il n'a pas la même puissance qu'un JPK 10.80. Et puis, son rating IRC... 1,038, la même chose à peu près que

Motivés. Au sein de la flotte méditerranéenne, les deux coskippers de Flash l'ont emporté devant un autre Sun Fast 3200 mené par Blandine et Jean Rodelato.

Favori. Eh oui, on attendait un peu Jean-Pierre Kelbert sur son JPK 10.80. Il ne mérite pas et prend la deuxième place de l'étape, mais il est derrière Ozon et son Bepox...

celui des JPK 10.80 ou de certains Pogo 30. Juste un millième de moins que celui de 3DDI alias Léon, le JPK 10.80 mené par Jean-Pierre Kelbert en personne, le constructeur, grand favori de l'épreuve. Comment Ozon, avec tout son talent, allait-il «sauver» ce rating face à des adversaires aussi affûtés que Kelbert, ou encore Jean-François Hamon (Pour Aster), Louis-Marie Dusière (Raging Bee) ou Stéphane Bodin (Enertek Wasabi), tous trois engagés sur des JPK 10.10 ?

A Madère, dans la nuit du 21 au 22 juillet, on apprend que la messe est dite : Team 2 Choc, le Bepox d'Alex

ALEX N'A FAIT QUE «TIRER SUR LA BARRE», TOUT LE TEMPS, ET EN PARTICULIER SOUS SPI.



Au taquet ! Alexandre Ozon, le skipper du Bepox Team 2 Choc, assure avoir navigué à fond pendant les six jours de la course.

GIBRALTAR, UN DÉTROIT QUI VAUT LE DÉTOUR

La Méditerranée, en raison de l'importante évaporation qu'elle subit, est un peu plus basse que l'océan Atlantique. Et du coup, il existe dans le détroit de Gibraltar un courant permanent (1 à 2 nœuds environ) qui porte vers l'Est. En quelque sorte, l'Atlantique «coule» en permanence dans la Grande Bleue. Mais il s'agit d'un courant de surface ; en profondeur, les eaux plus salées et donc plus denses de la Méditerranée ont au contraire tendance à s'échapper vers l'Atlantique. Et ce n'est pas tout, il y a aussi les courants de marée qui compliquent le jeu... sans oublier les courants de surface générés par le vent quand il souffle pendant un certain temps dans la même direction. L'ouvrage ad hoc du SHOM (IN-D1) précise ainsi que les vitesses des courants de surface «ne sont prévisibles que de façon très approximative». Ce détroit se caractérise aussi par l'importance du trafic maritime, qui est l'un des plus denses au monde. Autant dire que pour les concurrents de la Transquadra, c'est forcément un passage délicat, mais de l'avis général, c'est aussi le moment le plus mémorable de la course. Lors de cette édition 2017, le franchissement du détroit s'est avéré relativement plus simple qu'il y a trois ans – cette fois, le vent était portant. Oui, mais il était fort : jusqu'à 40 ou 45 nœuds, avec une mer très abrupte. Pour ce qui est de la stratégie, il est possible de trouver des contre-courants, mais les attraper n'est



pas toujours simple. L'ouvrage du SHOM cité ci-dessus précise que «dans la bande côtière près de chaque bord, par profondeur de moins de 35 mètres, le courant permanent de surface ou près de la surface est faible ou nul». En bref, c'est un énorme casse-tête. Pour le résoudre, certains concurrents font appel aux grands moyens, en téléchargeant des fichiers Grib de courant. En mer d'Alboran (à l'Est de Gibraltar), il existe par exemple un courant giratoire que l'on peut toujours essayer de prendre dans le bon sens... Last but not least, le détroit de Gibraltar, ce sont aussi des paysages de rêve, et où l'on fait de nombreuses rencontres avec diverses espèces de mammifères marins.



Ozon, est annoncé en premier à la pointe Est de l'île. Non seulement Jean-Pierre Kelbert est derrière lui, mais c'est aussi le cas de... tous les autres bateaux partis de Lorient, y compris ceux menés en double! En outre, si Kelbert a trois heures de retard, le troisième solitaire, à savoir Stéphane Bodin *Enertek Wasabi*, a encore plus de dix heures de route avant de franchir la ligne.

Quand il arrive au ponton, on comprend tout de suite que le bateau ne fait pas tout. Alex parle aussi vite qu'il navigue, il n'est pas fatigué, d'ailleurs il a très peu dormi, explique-t-il, et pas beaucoup mangé non plus, ni beaucoup bu. En réalité, il n'a fait que «tirer sur la barre», tout le temps, et en particulier quand il s'agissait de porter le spi toujours plus haut, avec toujours plus de vent. Une fois son Bepox amarré au ponton, le skipper continue de bondir d'un passavant à l'autre, du rouf au tableau arrière pour saluer la petite foule en délire. Il est tout heu-



reux, et semble lui-même un peu surpris de constater qu'il a été capable d'être à fond pendant six jours. Mais il précise aussitôt que pour la deuxième étape disputée début 2018 entre Madère et la Martinique, il faudra sans doute qu'il se ménage un peu. Il est vrai que le duel avec Jean-Pierre Kelbert n'est pas terminé! ■

Affûtés. Vainqueurs sur leur JPK pour la flotte atlantique, Pascal Chombart de Lauwe et Fabrice Sorin n'avaient rien laissé au hasard.

PODIUMS 1^{RE} ÉTAPE

CLASSEMENTS EN TEMPS COMPENSÉ

Solitaires partis de Barcelone :

1^{er} Eric Thomas (Pogo 30 *Big Z*),
2^e Frédéric Ponsenard (A35 *Coco*),
3^e Bertrand Cassier (Pogo 30 *Pleine Lune*).

Solitaires partis de Lorient :

1^{er} Alexandre Ozon (Bepox 990
Team 2 Choc), 2^e Jean-Pierre Kelbert
(JPK 10.80 *3DD*), 3^e Stéphane Bodin
(JPK 10.10 *Enertek Wasabi*).

Doubles partis de Barcelone :

1^{ers} Eric Gilbert et Walden Bonpaix
(Sun Fast 3200 *Flash*), 2^e Blandine et
Jean Rodelato (Sun Fast 3200 *Williwaw*),
3^{es} Arnaud Vuillemin et Grégoire Bezie
(JPK 10.10 *Jubilations Corse*).

Doubles partis de Lorient :

1^{ers} Pascal Chombart de Lauwe
et Fabrice Sorin (JPK 10.10 *Ogic*),
2^e François-René Carlier et Gwénaél
Roth (JPK 10.80 *Agence Directe*), 3^e Alain
Duvivier et Marc Le Groignec (A31 *Hagat*).

QUATRE QUESTIONS À DAVID RÉARD, ARCHITECTE DU BEPOX 990

Au début des années 2000, un jeune architecte un brin facétieux lançait une petite série de croiseurs rapides en contreplaqué-époxy : les Bepox, qui ont connu à l'époque un joli succès d'estime. Aujourd'hui à 45 ans, David Réard continue de dessiner des bateaux ; le dernier en date est le Walkabout 39, construit en Italie. Il décrit ce 39 comme « un bateau aux lignes modernes, dessiné pour la croisière rapide et confortable, construit en sandwich-époxy sur moule femelle, sans équivalent dans aucun catalogue ». Son tout premier bateau, présenté à la fin des années 90, avait été le Bepox 700, élu « Bateau de l'année » en 2000 par un de nos confrères. « Les Pogo, Django et autres, précise-t-il, en sont les descendants, construits en polyester,

plus lourds, moins performants mais bien plus faciles à construire et à vendre. » Le deuxième bateau qu'il a dessiné était... le Bepox 990, lancé en 2001.

Voiles et Voiliers : cette victoire d'Alex Ozon a-t-elle été une surprise pour toi ?

David Réard : C'est un joli pied de nez aux sirènes du marketing ! Une victoire est toujours une surprise, je suis super content pour lui. Il a fait un boulot incroyable sur l'eau c'est certain, mais aussi avant la course puisqu'il a su rogner les performances du bateau juste là où il fallait pour limiter la casse en rating. Le travail réalisé en amont par Alex est vraiment énorme. Je connais bien le Bepox 990 pour avoir navigué avec, je savais que son potentiel de vitesse était très bon. La victoire en temps réel n'est pas une énorme surprise, mais qu'il ait aussi sauvé son rating c'est vraiment remarquable. Et il bat un bateau super bien mené, dernier cri, dédié à la course au large en IRC, avec près d'un mètre de plus en longueur...

VV : Quels sont les points forts d'un Bepox 990 par rapport à un Sun Fast 3200 ou à un JPK ?

D. R. : Le premier point fort est d'avoir eu Alex comme skipper, c'est certain. Pour le reste, je dessine mes bateaux sans me laisser influencer par les jauges et autres arguments commerciaux. Le Bepox 990 ne déroge pas à la règle : il est très léger tout en ayant un très bon rapport de lest, très équilibré, ultrarigide avec sa coque en contreplaqué et son pont en sandwich-époxy. Il a une courbe de stabilité au top niveau, c'est très bon aussi pour le mental du skipper quand

tu attaques à fond dans le gros temps.

La construction polyester est à mes yeux très adaptée aux piscines et aux camping-cars... Les dernières évolutions en infusion sandwich sont bien meilleures mais cela reste médiocre en comparaison d'une construction CP-époxy et pont sandwich. En aéronautique (qui est ma seconde passion), on ne voit jamais voler du polyester, pas même en infusion... c'est je pense la preuve la plus irréfutable de ce que j'avance !

VV : Si tu devais dessiner un bateau pour la Transquadra aujourd'hui, est-ce qu'il ressemblerait à un Bepox 990 ?

D. R. : Je resterais fidèle aux préceptes cités plus haut. Cependant durant toutes ces années (le plan du Bepox 990 date de 1999), j'ai beaucoup appris et on peut faire largement plus performant aujourd'hui. Mon ancien bateau, le Classic 38, est un avion à côté du 990, hors facteur d'échelle bien entendu. C'est un bateau avec lequel en régate, j'ai battu à plusieurs reprises des IMX ou autres bateaux plus longs de 1,50 mètre... sur leur terrain de jeu en parcours banane... Sur des côtières, dès qu'on envoie le spi dans la brise, ils deviennent rapidement des petits points à l'horizon. Pierre-Marie Bourguinat avait fait un article sur ce bateau dans un spécial Salon de *Voiles et Voiliers* (n° 454).

VV : Suite à cette victoire, as-tu déjà eu des contacts pour la Transquadra ?

D. R. : Oui cela m'a surpris, mais j'ai déjà eu des contacts !

www.mediareard.com/fr



Très léger... mais aussi très rigide, le Bepox rose d'Alex Ozon n'a pas fait dans la discrétion sur cette première étape.